5

DISSERTATION

FAMILIÈRE, CALME ET INTÈGRE,

SUR

LA QUESTION

D'UN

HAVRE DE REFUGE

DANS

LE BAS-FLEUVE ST.-LAURENT;

ET

CHEMIN DE FER DES TROIS-PISTOLES.

Par J. B. E. CHAMBERLAND,

INSTITUTEUR, E. E., AU CAP-ROUGE.

QUÉBEC:

DES PRESSES DE E. R. FRÉCHETTE, IMPRIMEUR-LIBRAIRE,

13, RUE LA MONTAGNE, BASSE-VILLE.

1857.

B.C.
1857
3
Ex. B
QL
CCDD

AVANT-PROPOS.

Au moment où la législature provinciale va bientôt être appelée à faire droit sur une nouvelle pétition sollicitant le gouvernement pour la formation d'un havre de refuge dans le bas du fleuve St. Laurent: question qui, l'an dernier, vers cette même époque, fut l'objet d'une polémique injuste dans son origine, et, trop souvent malveillante et acrimonieuse dans ses conséquences; il convient de prévenir le retour de semblables discussions qui, par la surexcitation des esprits, ne servent qu'à jeter les ténèbres où il faut la lumière, et de traiter cette question, devant le public, avec le calme de la raison et l'impartialité qui doivent guider les hommes dans leurs rapports particuliers, et, plus encore, lorsqu'il s'agit d'une œuvre nationale. Ce n'est que dans cette vue, que l'auteur de ce petit opuscule s'est imposé la tâche qu'il entreprend aujourd'hui. Cette tâche, dans son mérite intrinsèque, offre beaucoup de difficultés devant lesquelles l'auteur ferme les yeux; parce qu'en accomplissant ce petit travail, il ne saurait contenter à la fois les deux partis qui se disputent l'avantage d'avoir ce havre de refuge; et qu'en même temps, il se sent fort de son droit d'exprimer son opinion sur une question d'utilité publique, qu'on a jusqu'à présent dénaturée par des querelles de localités.

L'auteur ne se dissimule pas non plus qu'il va se créer des ennemis, même parmi ceux qu'il croit être ses amis; mais, un sentiment de vrai patriotisme et de justice doit-il s'étouffer devant ce préjudice qui est dans l'ordre des choses humaines; surtout, lorsque la vérité et le désintéressement s'interposent entre les adversaires, pour ramener l'ordre de la justice et de la paix? Certes, non; car un tel principe, s'il était admis, serait un attentat à la liberté morale des citoyens d'une même société.

Commençant cet opuscule dans un moment où, entre bien d'autres, la question d'un chemin de fer, sur la rive nord du St. Laurent, rencontre des ennemis, surtout dans la personne de

ceux qui, pour une cause ou une autre, déclament comme des furieux contre cette belle entreprise, et effraient les habitants de certaines municipalités, au point que ceux-ci se refusent à participer à l'œuvre, et de recourir à la faveur d'un emprunt à même le fonds mis à la disposition des municipalités par la législature; l'auteur, sans dénaturer son but, avant d'entrer en matière sur son sujet principal, a cru devoir dire un mot sur l'influence de l'esprit industriel, afin de combattre les déclamations vaines, mais pernicieuses, de ces ennemis des entreprises nationales. On reprochera peut-être à l'auteur, de n'avoir dit rien de nouveau là-dessus. En cela on aura raison; mais, pour répondre à ce reproche anticipé, il suffit, sans doute, de poser cette question: A quoi serviraient donc les leçons utiles et les bons exemples des adeptes, s'ils ne devaient être suivis et promulgués par autrui?

Il ne reste donc plus que la critique littéraire qui puisse inspirer des craintes, et à laquelle il faut faire une part. Or, qu'on s'évertue, si on l'aime, dans ce genre; on ne saura jamais blesser la susceptibilité de l'auteur qui, tout en confessant qu'il n'est pas écrivain, prie le lecteur bienveillant de lui faire indulgence en faveur des sentiments honnêtes qui l'ont guidé.

DE L'INFLUENCE DE L'ESPRIT INDUSTRIEL.

Ici, dans notre paisible patrie, où tout ce qui est français nous est cher, n'imitons point, cependant, ceux qui accusèrent l'esprit de commerce et d'industrie, " de la corruption des cœurs " et de la vénalité des âmes ! " Car, naguères encore, en France, il ne fut négligé aucun moyen de publicité pour répéter aux gouvernements et au peuple : " La France n'a que trop " d'ardeur pour les améliorations *matérielles ;* gardez-vous de " l'engager plus avant dans cette voie funeste !... Ne voyez-" vous pas que l'amour de l'or a remplacé les plus saintes vertus, " et que ce scandale étouffe les sentiments les plus élémentaires " de pudeur et d'honnêteté ?... "

Cependant, quoiqu'alors la France fut le théâtre où se jouèrent d'infâmes ambitions qui corrompirent bien des hommes ; quoique de honteux enrichissements et plus d'un exemple de spoliation opérée avec cynisme, y firent gémir les hommes honnêtes et énergiques qu'elle possédait, ces vaines déclamations n'effrayèrent guères ; car elles éclataient à la surface des faits, et ceux qui les fulminaient n'avaient jamais essayé de découvrir et sonder les causes fondamentales.

Néanmoins, il serait fatal de jeter, ici aussi, ce flambeau de discorde et de révolution ; car, en Canada où les arts industriels ont déjà pris l'élan du progrès, une telle alarme aurait des conséquences des plus funestes. Hâtons-nous, plutôt, de reconnaître que les progrès nombreux réalisés de nos jours, dans toutes les branches des arts industriels, exercent sur l'économie sociale une influence que personne ne doit méconnaître, et dont l'effet n'est pas seulement de changer les conditions matérielles de l'existence des classes laborieuses, par la création de nouvelles industries, ou par la transformation des anciennes, mais encore de tendre incessamment à modifier les relations commerciales et politiques des peuples. En effet, ces voies de fer, qui ne connaissent plus de frontière et rapprochent les capitales, ces machines à vapeur, dont la force applicable à toutes les résistances ne peut être vaincue par aucune résistance ; ces presses, qui multiplient à l'infini l'expression de la pensée humaine ; ces fils métalliques qui la transportent à travers les airs et les eaux ; cette multitude d'appareils ingénieux qui fabriquent, avec tant de facilité, une

foule d'objets rares ou inconnus jadis, tout en un mot, dans ce grand mouvement industriel, agit si profondément sur le caractère et les habitudes des peuples, qu'il n'est plus possible à aucune nation de lui résister sans abdiquer son indépendance, et devenir à l'instant tributaire de toutes les autres.

Le pas immense que le Canada a déjà fait, depuis quelques années, dans le progrès des branches industrielles, fait déjà ouvrir les yeux à bien du monde; et comme le sort de la patrie, de notre nationalité, commande impérieusement de ne pas s'arrêter en aussi belle voie, ne doit-on pas craindre que, bientôt, des esprits timorés déclameront et accuseront, comme on l'a fait en France, l'esprit de commerce et d'industrie, " *de la corruption* " *des cœurs et de la vénalité des âmes ?* " Malheureusement, déjà, je crois avoir entendu ce cri de fausse alarme: " les arts mécani- " ques et industriels sont funestes, pour ainsi dire, aux mœurs " et à la religion. "

Pour déclamer ainsi, sans fondement, il faut nécessairement avoir fait abjuration de toute étude du passé, des mille exemples que nous ont laissé les peuples du vieux monde. En effet, si les mœurs ont reçu quelqu'atteinte dans l'ancienne patrie de nos pères; si la " vénalité " et une ambition trop impatiente, paraissent avoir envahi le commerce et l'industrie, pendant un temps, en France: ce ne fut que parce que le commerce et l'industrie n'avaient pris leur élan, dans ce pays, qu'à une époque récente, où la négation de toutes les croyances et de tous les principes avaient laissé les hommes sans boussole, et que les notions du droit et du devoir, revenues à-peu-près à l'état primitif de l'instinct, n'avaient d'autre guide que l'honnêteté individuelle, plus ou moins développée par les traditions de famille, mais pas de principe immuable du juste et de l'injuste, pas de point d'appui religieux donné à la loi de probité.

D'ailleurs, consultons ces anciens peuples qui ont traversé l'âge de la folie belliqueuse, et auxquels il fallut, après les champs de bataille, des canaux plus utiles, plus productifs, pour laisser échapper pacifiquement l'ardeur nationale. Voyons, en effet, l'Italie du 15me siècle, le Portugal et l'Allemagne du 16me, les Pays-Bas et l'Angleterre du 17me, voyons la France et l'Allemagne du 18me.

Certes, l'histoire ne nous dit-elle pas que lorsque ces peuples encore tout frémissant des longues guerres du moyen-âge, laissaient l'épée dans le fourreau, pour saisir la rame et le gouvernail; lorsque leurs vaisseaux couvraient les mers et enrichissaient l'Europe des produits des deux hémisphères, il se glissait dans l'âme de ces nouveaux conquérants plus d'une pensée d'avarice sordide et d'ambition mesquine; plus d'un osait renfermer l'univers dans son coffre-fort, et rançonnait les continents lointains pour se bâtir un palais à Amsterdam en Hollande, et à Londres en Angleterre. Mais, nous voyons aussi qu'au-dessus de ces âmes d'écumeurs de mer, il y avait des hommes du plus grand génie,

qui recélaient la plus haute vertu, le plus ardent patriotisme, au service de la science et l'humanité. Oui, il n'y avait pas moins de grandeur et de noblesse dans l'âme de Vasco de Gama ou de Colomb, que dans celle de Bayard ou de Lahire. Qui de nous, qui avons lu, ignore que les Médicis, ces illustres marchands, furent les régénérateurs des arts et de la civilisation italienne, et ne craignirent point de corrompre leurs cœurs et de matérialiser leur intelligence en mettant la main aux régistres des comptes et aux expéditions commerciales. Et si la pensée se porte au souvenir des anciennes républiques de Venise et de Gênes, rappelons-nous qu'elles ne durent toute leur force qu'au commerce et à l'industrie ; et que, ni leur aristocratie, ni leur peuple de marins ne furent pas plus corrompus que ceux des villes exclusivement féodales de la principauté d'Autriche ou du duché de Bourgogne. Enfin, il n'est pas nécessaire, je crois, de se mettre en frais de citations pour rappeler que les ténèbres et la barbarie du moyen-âge furent dissipés par le développement industriel et commercial, à la tête duquel marcha l'Italie du 15me siècle.

Si nous abandonnons de considérer les événements de ces siècles, déjà bien éloignés de nous, hâtons-nous d'arriver à des époques plus rapprochées. Ne suffit-il pas de lire, pour se convaincre que *Palissi*, *Riquet*, *Guttemberg*, *Watt*, *Fulton*, *Franklin*, *Mongolfier*, *Jacquart* et mille autres, ces admirables révélateurs des sciences dites *matérielles*, ont laissé des exemples de vertu aussi éclatants que le succès de leurs découvertes? Leur vie, tout entière, consacrée aux progrès des améliorations industrielles, n'eut pas le temps d'être souillée par aucun désordre. Quand on sait que les plus nobles désirs de soulager leurs semblables, de perfectionner l'humanité, ont dirigé leurs travaux, et qu'une pure morale a présidé à leurs découvertes, comment peut-on donc s'effrayer que l'application et le développement de ces découvertes pourraient conduire un peuple à la corruption, aux mille et un effets pernicieux dont on s'effraie quelquefois, souvent même, en Canada?

L'exemple que nous ont laissé les guerres de religion, n'est-il pas universellement connu? Et, du raisonnement que l'on peut en tirer, faisons-en l'application à l'esprit de commerce et d'industrie. Oui, il faut reconnaître qu'il est innocent de la corruption que l'on craint, comme l'esprit évangélique le fut des fureurs des ligueurs et des calvinistes. Tel que la vie et les exemples de *Vincent de Paule*, *François-Xavier*, *Fénélon*, *St. Bernard*, etc., etc., justifient l'église ; de même la vie de *Watt* et *Fulton*, *Franklin* et *Mongolfier*, *Jacquart* et *Palissi*, *Guttemberg* et *Riquet*, justifie l'activité industrielle.

Pour prouver que les plus illustres représentants de l'ancien clergé catholique de l'Europe professaient les mêmes convictions, sur tous les points, interrogeons l'histoire qui nous dit qu'ils se mettaient à la tête de la confection des routes, du creusement des canaux, de l'établissement des industries nouvelles.—Et

l'exemple du cardinal Ximenès, de monseigneur de Brienne et du chanoine Pignatelli, n'est-il pas consigné dans les mêmes pages ?

Les illustres orateurs chrétiens, *Bossuet, Massillon, Fléchier,* n'ont-ils pas mis au rang des plus grands bienfaits des princes, les merveilles du commerce et de l'industrie, accomplies sous leur gouvernement? Ecoutons Massillon, dans l'oraison funèbre de Louis-le-Grand: "La navigation, dit-il, plus florissante que " sous tous les règnes précédents, étendit notre commerce dans " toutes les parties du monde connu.... Il fut facilité, au dedans, " par des ouvrages dignes de la grandeur des Romains. Des " rivières, malgré les terres et les collines qui les séparaient, " virent réunir leurs eaux et porter aux pieds des murs de la " capitale, le tribut et les richesses diverses de chaque province. " Les deux mers qui entourent et qui enrichissent ce vaste " royaume, se donnèrent pour ainsi dire la main, et un canal " miraculeux, par la hardiesse et les travaux incompréhensibles " de l'entreprise, rapprocha ce que la nature avait séparé par " des espaces immenses."

Après tant de preuves, peut-on penser que ces représentants de la puissance ecclésiastique et de la morale chrétienne, se fussent faits les panégyristes des améliorations matérielles, s'ils leur eussent attribué quelques effets funestes ? Bien au contraire, l'ardeur qu'ils employèrent à les développer, doit nous convaincre qu'ils attendaient de l'activité industrielle, des conséquences politiques et morales tout opposées.

Aujourd'hui que le clergé n'a plus besoin, comme autrefois, de se mettre à la tête des travaux d'utilité publique, il n'en faut pas conclure que ce soit pour la raison qu'il leur attribue des conséquences fatales pour les mœurs. Oh ! non ; les gouvernements et les compagnies savent répondre, à cet égard, aux besoins de la société; mais aussitôt que les voies navigables ou ferrées sont prêtes à remplir leur mission, il s'empresse de les bénir ; et, lorsque les vaisseaux vont se lancer à la mer, il appelle sur eux la protection du Dieu qui forme et appaise les tempêtes.

Je crois avoir dit assez dans ce chapitre, dans lequel je n'ai fait que me servir de l'histoire, pour soutenir ma thèse; et, pour ne point dénaturer mon but, m'abstenant d'entretenir le lecteur sur l'influence vivifiante des industries, sur les beaux-arts—ces enfants directs, ces émanations immédiates des arts utiles—je frapperai tout à coup à mon sujet principal.

LE HAVRE DE REFUGE.

J'aborde mon sujet principal, sinon avec plaisir, du moins avec bonne foi. On n'ignore pas que les antithèses ont quelquefois leurs attraits, et que la logique est souvent, en nos mains, une arme maladroitement employée!... Or, convenu que je vais m'efforcer d'éviter la séduction de celles-là et de me mettre en parallèle avec celle-ci. Ainsi, posant cette question: Quelle utilité et quelle importance peut-on attacher à un havre de refuge dans le bas du fleuve St. Laurent? Je tâcherai de la résoudre dans les quelques lignes qui vont suivre.

Mettons-nous d'abord en quête de renseignements utiles, et empruntons à l'admirable "*Esquisse sur le Canada*," par J. C. Taché, écr., notre aimable et savant compatriote, des données qui, seules, vont résoudre cette question.

La navigation intérieure, s'étendant dans notre province depuis l'embouchure du St. Laurent jusqu'au fond du lac Supérieur, parcourt une distance d'au-delà de six cents lieues. Cette distance immense est parcourue par une flotille intérieure du port de plus de deux cent mille tonneaux, et une flotte océanique de plus d'un million de tonneaux, pendant près de huit mois de l'année, sillonne, avec les plus grands vaisseaux, les eaux de plus d'un quart de cette distance; une ligne régulière de steamers, pour le transport des malles, etc., entre l'Europe et le Canada, suit cette route par laquelle passe encore l'émigration, la plus grande partie d'une importation de plus de £6,000,000, et d'une exportation de plus de £4,000,000; enfin, cette voie du St. Laurent, reconnue être sans rivale aujourd'hui, comme la plus rapprochée de l'Europe, la meilleure, la plus sûre et la plus économique, sera bientôt couverte de navires de toutes les parties du monde, et ne demande-t-elle pas qu'on l'améliore encore par la formation d'un bon havre de refuge? De ce que tout le monde soit d'accord, aujourd'hui, que la voie du St. Laurent est la plus sûre, l'on ne peut pas conclure assurément qu'elle soit sans danger et qu'elle ne laisse rien à désirer, surtout pour cette partie du fleuve entre Québec et Gaspé. Les récifs des îles, les battures ou bancs, les écueils ou vigies ne sont plus à craindre pour ainsi dire, tant il est vrai que la vigilance des autorités y a porté remède, au moyen de phares et de bouées; mais il faut encore un havre de refuge où les vaisseaux puissent se mettre à l'abri de

la tempête ou venir y réparer leurs avaries lorsqu'ils n'ont pu la fuir. Les vents d'est, le printemps, et ceux de l'ouest, l'automne, qui font entrer et sortir dans nos ports les vaisseaux d'outre-mer, sont l'élément qui offre le plus à craindre par l'expérience qu'il nous a laissé, et dont les obstacles, s'ils ne sont pas surmontables, peuvent être, du moins, de beauconp amoindris. Il est donc, de fait, de la plus haute importance et de la plus grande nécessité d'offrir un havre de refuge aux quelques deux mille vaisseaux d'outre-mer qui fréquentent nos ports, et qui, pour cela, voguent sur une longueur de 150 lieues, dans cette partie du fleuve St. Laurent, qui " prend toutes les allures de la mer," et où les vents du printemps et de l'automne sont toujours tempestueux. Un havre de refuge ne servirait-il pas encore à faire diminuer les taux d'assurance contre lesquels on a tant dit et tant écrit ? Je résumerai l'importance et l'utilité de cette amélioration sur notre beau fleuve, par la nécessité qu'il y a encore, dans l'intérêt du Haut et du Bas-Canada, d'unir la ligne du chemin de fer des Trois-Pistoles à un bon havre, sûr et commode, et d'approvisionner ce havre d'un dépôt de charbon, de bois et autres combustibles, etc., etc., afin d'en ravitailler les vaisseaux qui, quelquefois, souvent même, peuvent en avoir besoin après la longue traversée de l'océan.

Maintenant, après avoir traité de l'utilité et de l'importance d'un havre de refuge, se présente une seconde considération qui s'y rattache. Ainsi, je pose, et réponds de suite à cette question toute d'à propos.

Quels doivent être les attributs du lieu d'un havre de refuge ? Sans crainte d'être seulement contredit, j'avance que ce doit être l'abri, l'espace et la profondeur suffisante de l'eau ; car, l'abri naturel vient en aide à l'économie, l'espace garantit contre les dangers qu'amène l'encombre, et la profondeur d'eau doit être telle qu'elle puisse permettre au plus gros, comme au plus petit des vaisseaux, de pouvoir y entrer. Mais, j'entends, on me demande : Où trouverez-vous un lieu propre pour l'objet en vue qui réunisse tout à la fois les trois avantages naturels que vous lui désirez ? Si, pour répondre à cette importante question, j'éprouve quelqu'embarras, ce n'est assurément point au sujet du choix de ce lieu qui s'indique lui-même à toute personne connaissant tant soit peu notre fleuve ; mais, c'est à la pensée que je vais peut-être froisser bien des sentiments, bien des goûts, et me faire croire l'ennemi des intérêts de plusieurs. Néanmoins, je n'ai point à hésiter, et la tâche me sera facile comme un devoir dicté par l'amour de l'intérêt général, de la justice, et ayant les attraits de la vérité.

Depuis que la question d'un havre de refuge s'agite dans le public, deux localités seules se disputent l'avantage d'avoir chez elles cette amélioration qui ne peut manquer d'apporter une certaine importance relative à l'endroit où elle s'opérera. Rimouski, chef-lieu actuel du comté du même nom, est une an-

cienne et populeuse paroisse qui avait droit à certaines améliorations qu'elle a obtenues par les soins et l'énergie de l'ex-membre du comté, J. C. Taché, écr. Le gouvernement y a fait jeter un pont magnifique sur la large rivière qui se jette dans son sein, et un quai aux proportions gigantesques a été construit sur son rivage, afin d'y faciliter le commerce local en procurant un lieu d'embarquement et de débarquement, tant pour ses produits et ses habitants, que pour ceux des paroisses inférieures qui ne pouvaient obtenir, chacune chez elle, et à la fois, une telle amélioration. Rimouski, dis-je, qui a eu la première et la plus forte part des améliorations locales, s'illusionne et prétend que ces améliorations n'en peuvent rester là; et que, parce qu'elle est vieille et belle, il faut que la législature et tout le monde favorise ses petits caprices. C'est peu juste, mais c'est fort ordinaire; aussi, personne ne doit-il s'en formaliser. Non: il sera plus facile de la désillusionner en lui démontrant amicalement, que les parures dont l'a orné la faveur législative, vont bien avec sa vieille coquetterie, sans pourtant cacher les défauts qu'elle tire de nature: c'est ce que je m'efforcerai de faire lorsqu'il s'agira de considérer cette localité comme havre de refuge.

Le Bic (Ste. Cécile), jeune paroisse dont l'accroissement de population étonne tout le monde chaque année, et dont les progrès prodigieux en tous genres doivent en faire bientôt une place de la plus haute importance; le Bic, dis-je, qui, fier de ses avantages naturels, est jalousé par sa voisine aînée, prétend avec droit et raison que nul autre endroit n'offre pour un havre de refuge, les avantages dont l'a favorisé la nature, par son havre magnifique connu sous le nom de " Havre du Vieux Bic;" le Bic est donc le rival de Rimouski, et l'endroit qu'il faudra considérer, aussi, pour l'objet en vue.

Pour comparer Rimouski et le Bic, aujourd'hui, sous le rapport des avantages que ces deux places pourraient offrir comme havre de refuge, il est inutile de prendre une autre voie que celle qu'elles-mêmes ont adoptée; c'est-à-dire de faire l'examen impartial des deux pamphlets qui ont été publiés par leurs partisans; de faire l'appréciation du vrai et de signaler le faux. Mais, avant de commencer cette petite besogne, je sens qu'il est besoin de dire un mot sur l'origine de ces deux opuscules, soumis aux chambres législatives; et pour cela, qu'il me soit permis de citer des faits.

L'an dernier, en février 1856, les citoyens du Bic sachant le quai de Rimouski rendu à sa complétion, conçurent qu'il était de leur devoir de petitionner la législature pour l'amélioration du " Havre du Vieux Bic," afin d'en former un véritable havre de refuge que l'on ne pouvait prétendre subsister, malgré les améliorations énormément coûteuses qu'on avait faites sur le rivage de Rimouski; lesquelles, pour former là un havre dit de refuge, dans toutes les conditions avantageuses et nécessaires qu'un tel havre requiert, nécessiteraient encore une somme plus que qua-

druple de celles qu'elles ont coûté, et huit fois plus forte que celle qui serait suffisante pour faire du " Havre du Vieux Bic" un havre de refuge incomparable. En conséquence une pétition fut dressée et présentée à la législature, après avoir été couverte des signatures des citoyens du Bic, de St.-Fabien, de Québec, et même de beaucoup de ceux de Rimouski. Cette pétition est la même qui, par l'ordre de l'assemblée législative, en date du 7 mai 1856, fut imprimée le 12 du même mois. Mais cette pétition portait une fatalité; elle avait trop de détails. Exposant les avantages du Bic et voulant démontrer que la formation nécessaire d'un havre de refuge ne devait pas être retardée ou mise de côté par la raison qu'il y avait un quai d'une longueur majestueuse à Rimouski; cette pétition maintenait que ce quai de Rimouski, qui n'a jamais dû être construit dans la vue d'y former un havre de refuge, n'offrait effectivement aucun avantage pour cet objet. Les ennemis du havre du Bic firent donc un crime aux pétitionnaires de cette requête, *d'avoir dit la vérité* en alléguant que le quai de Rimouski ne pouvait être considéré comme offrant les avantages requis pour l'objet en vue de cette pétition; puisque, " malgré sa longueur de plus de 2000 pieds (2150) et " son coût de plusieurs mille louis (£), ce quai n'offrait " aucun abri dans la tempête; que les vaisseaux s'y brisaient et " n'y trouvaient que 7 pieds d'eau à marée basse."

Rappelons, ici, que ce fait, loin d'avoir été contredit dans la discussion qui s'éleva alors, à son sujet, entre les partisans du Bic et de Rimouski, ne fut que trop malheureusement confirmé, quelques mois plus tard, par la perte totale de trois goëlettes, avec cargaisons, qui étaient amarrées à ce quai.

C'est donc cette seule citation de la requête des habitants du Bic qui échauffa l'esprit de ceux de Rimouski, et les décida à lancer les hauts cris. Tous les citoyens de Rimouski qui connaissaient l'insuffisance de leur quai, non seulement pour le commerce local, mais encore plus pour la formation d'un havre de refuge, concentraient tous leurs désirs dans une nouvelle allocation législative qui pourrait les mettre en état d'améliorer leur quai, au moins au point d'être de quelqu'utilité aux vaisseaux côtiers. Leur but était plausible jusqu'à un certain point; mais, après avoir signé la requête du Bic, craignant pour leurs intérêts, ils réclamèrent, et menacèrent les citoyens du Bic de toutes les fureurs d'un pamphlet, pour avoir, disaient-ils, "réveillé le chat qui dormait"; et avoir, par là, exposé Rimouski à n'obtenir point de suite une nouvelle allocation législative. Les habitants du Bic qui, dans leur pétition, n'avaient eu d'autre vue que de démontrer les avantages qu'offre leur havre, ne s'effrayèrent nullement de cette menace de leurs voisins courroucés, et se préparèrent à soutenir la véracité des allégués de leur requête par un autre pamphlet. James Smith, écr., greffier de la Cour de Circuit de Rimouski, publia donc, en faveur de Rimouski, un pamphlet ayant pour titre " Havre de Refuge, Rimouski *vs.* Bic,

etc., etc.," (style clérical), et un autre pamphlet, ayant pour titre " Mens Conscia Recti. " fut aussi publié au Bic en faveur de cette localité. C'est de ces deux petites brochures que je m'efforcerai de tirer les conclusions les plus véridiques et les plus justes qu'il soit possible, pour indiquer, en un mot, la supériorité du " Havre du Bic, " comme havre de refuge, sur l'anse du rivage de Rimouski, où le gouvernement a fait construire un quai.

RIMOUSKI,

CONSIDÉRÉ COMME HAVRE DE REFUGE DANS LE PAMPHLET DE M. JAMES SMITH.

" Entre la terre du sud et l'extrémité est de St.-Barnabé qui " en est éloignée d'un peu plus de 2 milles, dit M. Smith, se " trouve partie d'un vaste bassin dont la description suivante " est empruntée au capitaine Bayfield : " Les vaisseaux y passent " l'été à l'ancre, sur un excellent fond à 4 à 5 brasses d'eau, et y " chargent du bois depuis nombre d'années, complètement abrités " depuis l'O. ¼ N. en tournant par le sud jusqu'à l'est N.-E. Le " mouillage le plus abrité à la pointe est de l'île St.-Barnabé, " O. ¼ N. l'église de Rimouski, S.-S.-O. ½ O., et la Pointe-aux-" Pères, E.-N.-E. Il y aura là 4 brasses d'eau à mer basse dans " la grande mer, et un fond de vase. Des vaisseaux d'une " moindre grandeur peuvent mouiller plus à l'ouest à 3 brasses " d'eau à mer basse, ayant l'extrémité est des rocs de la pointe " est de St.-Barnabé au N.-O. ¼ O. et à une distance d'un quart " de mille. "

Cette description, quoi qu'en dise l'auteur du pamphlet, empruntée, dit-il, au capitaine Bayfield, n'est point correcte ; et le capitaine Bayfield n'a jamais prétendu décrire " *un vaste bassin,* " au chapitre " Barnaby Island, " Ile St.-Barnabé, dans son ouvrage intitulé " Sailing directions for the Gulf and River St. " Lawrence ; " M. Smith a fait là une traduction infidèle et amplifiée. Le pamphlet " Mens Conscia Recti " a mieux rendu l'opinion du capitaine Bayfield, en donnant le texte naturel de l'ouvrage, et ne s'est point exposé à falsifier dans la traduction, afin d'entraîner les opinions dans l'erreur. Ci-suit ce que dit le capitaine Bayfield, sur les parages de l'Ile St.-Barnabé, et ce dont s'est servi le pamphlet " Mens Conscia Recti " :

" BARNABY ISLAND. — Barnaby Island lies W. by S. three " miles from Father Point, and between them is the road of " Rimouski; vessels lie here during the summer, and take their " cargoes of lumber. The best berth is in 4 or 5 fathoms at " low water, with Rimouski church S. S. W. ½ W.; the east " point of Barnaby W. by N.; and Father Point E. N. E. good " holding ground. SMALL VESSELS may find shelter from " westerly winds under the east end of this Island, in from 2 " or 3 fathoms at low water. There is a round large stone on " the reef, which runs to the eastward of the Island ¼ of a mile. " Small vessels may likewise find good shelter from easterly " and N. E. winds, under the west end of this Island in Bar- " naby road, run up to the westward until the church, which " stands on the main, is just open to the eastward of a bluff " island which lies close to the main, and due south from the " west end of Barnaby; with this mark, cross the reef in 3 " fathoms (which runs to the N. W. from Barnaby,) and come " to midway between this bluff island and Barnaby."

Remarquons d'abord ici, que le capitaine Bayfield ne parle point de " Havre de Rimouski," puisqu'il n'en existe effectivement point et qu'il n'y ait que les eaux de l'Ile St.-Barnabé qui aient été quelquefois ombragées par les navires venant y prendre cargaison. En second lieu, il est facile de se convaincre que le capitaine Bayfield n'a jamais eu l'intention de décrire, dans ce paragraphe, un "Bassin" qui, réellement, n'existe pas. Il dit fort clairement que les vaisseaux viennent durant l'été, *à St. Barnabé,* prendre leurs cargaisons de bois; et de la manière qu'il fait connaître le meilleur parage, pour cet objet, il est tout aisé de voir que c'est entre 4 ou 5 brasses d'eau à mer basse, à ½ mille, au moins, en bas de l'île St.-Barnabé et en ligne directe avec icelle: puisqu'il dit que les *petits vaisseaux* peuvent trouver un abri contre les vents d'ouest, du côté de l'est de cette île par les deux ou trois brasses d'eau à marée basse. C'est à, à-peu-près, deux encâblures en dedans de l'est de cette île que les petits vaisseaux peuvent trouver un abri contre les vents d'ouest; et, c'est aussi à pas moins d'un demi-mille, à l'est et en ligne avec cette île, que les gros vaisseaux viennent prendre leurs cargaisons: puisqu'à l'est de St.-Barnabé le récif court encore ¼ de mille plus à l'est. Le capitaine Bayfield ne dit pas non plus, comme M. Smith, que ces gros vaisseaux y sont " complètement abrités. " Ainsi, l'Ile St.-Barnabé étant éloignée de la terre ferme de plus de deux milles (M. Smith l'avoue), et le quai de Rimouski étant long de bien près de 12 arpents, le meilleur parage où les vaisseaux viennent prendre leurs cargaisons, à une profondeur de 4 ou 5 brasses à marée basse, se trouve donc séparé de la tête du quai par une distance de plus de 44 arpents; et les petits vaisseaux qui s'abritent en dedans de la pointe est de l'île, par les 2 ou 3 brasses, à environ deux encâblures d'icelle, se trouvent donc éloignés du même quai par une distance d'environ 36 à 40

arpents. Il ne faut donc pas s'étonner si le quai de Rimouski, quoique long de 11 17-18 arpents, ou 12 arpents moins 10 pieds, n'offre qu'une profondeur d'eau insuffisante d'à-peu-près 6 à 7 pieds à mer basse. Le fait est que depuis la Pointe-aux-Pères, par les 9 ou 10 brasses d'eau, jusqu'à la partie supérieure de l'Ile St.-Barnabé, entre cette île et la terre ferme, la profondeur d'eau diminue graduellement sur un fond d'environ 6 milles de longueur, et de plus de 2 milles de largeur, dont la plus grande partie assèche à mer basse et forme sans doute le bassin qu'a voulu décrire M. Smith, à l'aide de l'ouvrage du capitaine Bayfield. Il est généralement reconnu que la Pointe-aux-Pères, située sur la terre ferme du sud, à 3 milles plus à l'est que l'Ile St.-Barnabé, est un endroit où, à la faveur d'une eau profonde, les bâtiments sans pilote viennent quelquefois masquer leurs voiles, près de terre, et y faire des signaux pour se procurer les services de pilotes qui sont établis là en très-grand nombre. Or, on sait de même que les vaisseaux qui viennent reconnaître la Pointe-aux-Pères, dans un but quelconque, en montant le fleuve, s'éloignent d'elle en faisant voile directement vers le large, parcequ'ils ne sauraient éviter l'Ile St.-Barnabé qu'en passant au moins ½ mille plus à l'est; la profondeur d'eau diminuant graduellement vers le rivage et l'île, à l'ouest de la Pointe-aux-Pères; et le chenal, entre l'île et la terre ferme, qui n'a que 12 pieds d'eau à mer haute dans les hautes marées et que 7 pieds dans les basses marées, asséchant totalement au reflux. Mais voici quelque chose d'authentique là-dessus, un extrait de l'ouvrage du capitaine Bayfield:

" Should a ship be running up in thick weather and not be " certain of her distance, if she should be near Father Point, " *she cannot approach the land without gradually shoaling her* " *water;* consequently keeping the lead going and bring in 9 or " 10 fathoms water, should she make an Island suddenly, to the " southward, it must be Barnaby Island. And if falling in with " an Island suddenly, without having hove the lead, in any " bearing to the westward of W. S. W., one cast of the lead " will reduce it to a certainty; *for from W. S. W. to West*, Bar- " naby will only have from 7 to 5 fathoms (outward or north- " ward), and the Island of Bic will have in the same bearings " from 15 to 12 fathoms" (inward or southward).

" The channel from Barnaby to the Bluff Island is ¾ of a mile " wide, and all clean good ground. At *high water, spring tides,* " *there are* 12 *feet water in the channel, between Barnaby and the* " *main, and at neaps* 7 *feet, but this becomes quite dry at low water,* " *having many large stones here and there.*"

Ainsi, il faut donc confesser honnêtement, qu'il n'y a point à Rimouski ni havre, ni bassin qui, à l'aide du quai qui y est construit, puisse former un havre de refuge. Ce quai n'est-il pas, de l'aveu même des gens de Rimouski, insuffisant pour un objet moins important? Ecoutons M. J. Smith dans son pamphlet, page 8, ligne 19me:

" Ce quai, dit l'auteur en question, a subi l'épreuve de ces " derniers hivers, sans souffrir le moindre mal des glaces, ou " d'aucune autre cause, et il ne coûte pas à la province beau- " coup plus de la moitié de celui de la Rivière du Loup ; *mais il " lui faudra une addition de quelques cents pieds* qui le prolongera " jusque dans le bord du bassin, (oui, à près de 2 milles) *et une " aile ;* mais d'une autre forme que celle des autres quais déjà " construits, *et qui offrira un meilleur abri* et plus de commodités " aux vaisseaux ; *et avec cela, il formera pour les vapeurs et les " vaisseaux côtiers* le meilleur havre dans le bas du fleuve."

Nous voyons donc ici que ce quai requiert " *une addition de quelques cents pieds et une aile,*" pour le mettre propre à recevoir seulement que les " *vaisseaux côtiers,*" et conséquemment les " *vapeurs,*" ayant un tirant d'eau approximativement semblable à celui de ces côtiers. Mais cette " *addition*" et cette " *aile*" ne le rendront pas encore propre à former un havre de refuge pour tous les vaisseaux. Suivons encore le même auteur, dans la même page de son ouvrage, ligne 28me :

" *Si avec cette addition* au quai déjà construit, *on jette un pilier* " du côté du nord-est du bassin ci-haut mentionné, *à* 26 *ou* 28 " *pieds d'eau,* de manière à briser la mer de ce côté, et sur lequel " on pourra placer un dépôt de combustibles pour les vapeurs " venant de l'Océan ou du Golfe, on aura le havre à la fois le " plus sûr, le plus vaste, le plus commode et le moins dispendieux " à compléter, vu le grand quai déjà construit, qu'il soit possible " de trouver dans le bas du fleuve."

Je n'ai point à plaisir de ridiculiser personne, ni les plans d'autrui ; mais je ne puis taire mon opinion sur celui-ci. L'auteur aurait tout aussi bien fait de dire: pour former un havre de refuge à Rimouski, affectons le revenu annuel de la province, pour autant d'années qu'il sera nécessaire, afin de former, *moins la profondeur,* le bassin dont j'ai déjà parlé, par l'accumulation en circonvallation de rochers et de montagnes. Car, qu'on le remarque bien, M. Smith parle d'une addition à la longueur du quai, d'une aile et de la jetée d'un pilier à une profondeur de 26 à 28 pieds d'eau, sans dire un mot du coût de ces nouveaux ouvrages, quoiqu'il soit à supposer que ce lui eut été facile de le faire pour ces travaux tout aussi bien que pour ceux qu'il détaille et évalue à propos du havre du Bic. L'auteur de ce pamphlet a bien encore fait une autre omission, mais je l'en excuse, parce que, sans doute, il n'a pas aimé effrayer le public. Cependant, je dois en dire un mot d'à propos. Est-il possible de supposer, avec raison, qu'une fois une addition et une aile faites au quai, et un pilier jeté où le désire, le " bassin " sera plus profond qu'il ne l'est ? Assurément cette supposition n'est admissible que dans le cas où on prolongerait ces travaux jusqu'aux 4 ou 5 brasses d'eau où le capitaine Bayfield établit le parage où les vaisseaux peuvent venir prendre leurs cargaisons. Eh! bien, cette admission est faite par M. Smith qui, connaissant fort bien

que, malgré une addition et une aile faites au quai, les gros vaisseaux ne pourront pas y venir, veut ce pilier à 26 ou 28 pieds d'eau, où devra être placé un dépôt de combustibles pour les "*vapeurs venant de l'Océan ou du Golfe.*" C'est bien cela; ou pourquoi placerait-on ce dépôt sur le pilier, si celui-ci n'était que pour briser la mer du côté est du "bassin?" Il faudra donc encore garder à ce dépôt un personnel pour servir les vaisseaux à leur arrivée?... Or, tous ces travaux (l'addition, l'aile et le pilier) qui s'étendraient à une distance de plus de 2 milles du rivage de Rimouski, par la hardiesse de leur entreprise et les sommes énormes qu'ils absorberaient, n'étonneraient pas moins que ceux du pont "Victoria," et laisseraient encore un bien grand obstacle. L'auteur du pamphlet "Rimouski *vs.* Bic," est d'opinion que le chemin de fer des Trois-Pistoles, dans l'intérêt de la province, doit se relier à un bon port de mer à la navigation océanique, etc., etc.; or, je le demande à l'auteur, comment le chemin de fer pourra-t-il ainsi se relier avec cette navigation, à Rimouski, si, loin de pouvoir approcher les navires d'outre-mer près du quai de Rimouski, il faut leur "jeter un pilier où on placera un dépôt, etc., etc.?" Il y aura donc pour les produits et marchandises un transbordement entre le quai et le pilier; ou l'auteur doit conserver en lui-même le plan d'*un pont flottant* pour conduire le chemin de fer, soit du rivage ou du quai au pilier? Il faut nécessairement présumer cela; quelque chose d'à-peu-près semblable, ou rien n'est réalisable d'une manière avantageuse.

Voilà qui est assez, j'ose croire, pour démontrer clairement que Rimouski n'a pas de havre, et encore moins un endroit convenable le long de son rivage pour y former, au moyen des plus grands travaux, un havre de refuge tel que la nécessité en exige un dans le bas du fleuve.—Maintenant considérons les avantages qu'offre

LE BIC,

COMME HAVRE DE REFUGE.

Il n'y a rien de plus propre, pour bien faire connaître le havre du Bic, que la très-courte description que j'en emprunte au capitaine Bayfield, et qui suit:

"Between Barnaby and Bic Island lies the River Ottey (tex-
"tual) and "*Old Bic Harbour.*" Old Bic is to the westward
"of Ottey River, about 3 miles, and is a very good place for
"vessels to lie sheltered from westerly winds. This harbour
"has two round Islands on the east side of it, and it is ¾ of a

" mile from them to the west side of the harbour; anchor mid-
" way between the western most Island and the west side of
" the harbour in 3 fathoms at low water, the west point bearing
" west, distant ⅛ of a mile."

Ici, le capitaine Bayfield cite quelque chose qu'il n'a point rencontré à Rimouski ; il atteste qu'il y a un havre, " *Old Bic Harbour*, " le Havre du Vieux Bic, et que ce havre est une très-bonne place où les vaisseaux peuvent s'abriter contre les vents d'ouest. Ainsi, personne n'ignore que ce havre du Vieux Bic est formé par cette grande baie de près de 1 mille de profondeur sur plus de 2 milles de longueur, et dont l'entrée, au nord, est resserrée par deux petites îles, dont parle le capitaine Bayfield, et qui lui laissent un passage profond sur une largeur de ⅜ de mille ; c'est-à-dire l'espace qu'il y a depuis la petite île la plus à l'ouest jusqu'au côté ouest du havre. Or, tout le monde l'avouera, une telle baie est un havre naturel déjà plus avantageux qu'aucun havre artificiel, surtout si l'on considère que, du côté extérieur, il est abrité par de petites îles et des montagnes qui bordent le fleuve en cet endroit. Il convient, aussi, de remarquer que le capitaine Bayfield, en parlant du "Havre du Vieux Bic " et de son ancrage à 3 brasses d'eau à mer basse, n'a pas voulu décrire ce havre en dehors de la baie, où les vaisseaux ne seraient pas complètement abrités, quoique, depuis nombre d'années, des vaisseaux de première ligne viennent y prendre leurs cargaisons de bois, à quelques arpents du rivage, et y ont supporté sans avarie, et sans même de dérangement, la violence de tous les vents. Personne, assurément, n'oserait nier ce fait ; et, puisqu'il en est ainsi, que doit-on penser de la protection que trouveraient les vaisseaux dans l'intérieur de la baie, si, surtout, on l'améliorait en y jetant un quai de quelques cents pieds qui coûterait moins, disons le, que l'addition et l'aile que l'on demande pour le quai de Rimouski, sans parler du pilier dont le coût n'est de la nature des petits items. Voilà des faits, et des faits qu'on ose dénaturer par la seule ambition du monopole, de la concentration des améliorations et des avantages publics, dans une localité à laquelle je ne reconnais d'autre titre pour une telle prétention, que la fortuité de porter en surnom le nom du comté de Rimouski. C'est M. James Smith qui, dans son pamphlet intitulé " *Havre de refuge, Rimouski* vs. *Bic*," s'est fait l'avocat de Rimouski. J'avoue que le titre de son ouvrage cadre bien avec la profession actuelle de l'auteur ; mais il m'est pénible de déclarer que les arguments qu'il emploie pour faire valoir sa cause ne sont pas de ceux dont se servent tous les avocats d'une bonne cause. Pour prouver cette accusation que je porte avec beaucoup de répugnance contre M. Smith, mais qui est devenue une nécessité, je réfère le lecteur à certaine correspondance que M. Smith a publiée sur le *Canadien*, en 1854, (*Canadien* du 31 mars 1854, No. 139), et dont une partie est reproduite dans le pamphlet du Bic. En effet, pour servir sa cause, M. Smith a

désagré contre les avantages du havre du Bic; et, pour cela, il a prétendu s'appuyer sur ce qu'en a dit le capitaine Bayfield. C'était déployer beaucoup de hardiesse; peut-être trop: c'est ce que je vais me mettre en frais de prouver, non pour le malicieux plaisir de confondre M. Smith, à Dieu ne plaise; mais pour rétablir les faits dans l'intérêt général. D'ailleurs, M. Smith n'ignore pas plus que moi, que la critique n'est jamais bien plaisante sur certains sujets, mais qu'elle est souvent nécessaire. Je me permettrai donc de disséquer et analyser cette partie de son opuscule dans laquelle il traite du havre du Bic:

" Le lieu communément appelé " *Havre du Vieux Bic,*" dit M. " Smith, situé à 5 milles au sud-est de l' "*Ile du Bic,*" est " formé par une baie de deux tiers de mille de profondeur sur " environ deux milles de largeur, est et ouest." Il y a erreur ici: le *Cap Orignal* est à $\frac{3}{4}$ de mille plus à l'ouest et plus au large que le passage du havre du Bic, et il n'y a qu'une distance de $2\frac{1}{4}$ milles entre l'*Ile du Bic* et le *Cap Orignal;* ce qui donne la distance de 3 milles entre cette île et le havre du Bic. Prouvons ceci par l'autorité du capitaine Bayfield:

" The distance from the Cape (*Orignal*) to the body of the " Island is about $2\frac{1}{4}$ miles."

" Ce havre (Bic), dit M. Smith, assèche à mer basse, et il y a " beaucoup de rochers, *dit le capitaine Bayfield.*"

C'est tout le contraire, puisque le capitaine Bayfield lui donne " 3 *brasses d'eau à marée basse,*" au centre de la baie, et que ce monsieur ne parle point "*de rochers*," mais bien seulement des " *deux petites* rondes" qui en protègent l'entrée contre les tempêtes, (voir plus haut ce que dit le capitaine Bayfield sur le *Havre du Vieux Bic:* " Old Bic Harbour.")

" Les deux passages du côté de l'est, dit M. Smith, servent " à haute mer pour les petits vaisseaux."

Néanmoins, personne n'ignore que, même à marée basse, ces vaisseaux viennent ancrer au milieu du passage, entre ces deux petites îles; ce qui veut dire beaucoup mieux que M. Smith ne l'a prétendu.

" Entre l'Ilet Brûlé (la petite île la plus à l'ouest) et la pointe " ouest de l'entrée de la baie, appelée Cap Enragé, dit M. " Smith, à cause de l'énorme quantité de roches cassées et éboulées qui entourent sa base jusqu'aux eaux profondes, il y a " au centre du passage, qui n'a que deux tiers de mille de large, " dix-huit pieds d'eau à basse marée, *d'après le capitaine Bayfield*; " mais cette profondeur diminue promptement à mesure qu'on " avance dans la baie."

Il faut donc que l'eau ne diminue pas graduellement comme sur les fonds vis-à-vis Rimouski? Car, bien que M. Smith n'admette que 18 pieds d'eau dans le "passage," (le passage n'est pas le havre; cela se conçoit aisément,) nous avons vu dans la description donnée du havre par le capitaine Bayfield, que ce monsieur accorde encore 18 pieds d'eau à marée basse, en dedans

du passage; c'est-à-dire, dans le havre proprement dit. La pointe ouest de l'entrée de la baie n'a jamais été appelée Cap Enragé " à cause de l'énorme quantité de roches cassées et ébou-
" lées qui entourent sa base jusqu'aux eaux profondes, " (ce qui est un avancé erroné) mais bien parce que, de fait, elle est formée par un cap escarpé, dépouillé de bois et d'un aspect sombre et menaçant. Suivons encore l'auteur du même opuscule.

" La seule place, dit-il, propre à recevoir un quai qui puisse
" abriter le port, est l'endroit déjà choisi par les partisans de ce
" havre, et indiqué sur le plan n° 1, c'est-à-dire, à partir de
" l'Ilet Brûlé, à l'entrée du havre, courant nord-ouest, etc. "

Dans ce paragraphe, l'auteur a suppléé à ce que n'ont jamais fait les partisans du havre du Bic. Il leur fait choix de " *la*
" *place la plus propre à recevoir un quai,*" dont il donne le plan et énumère le coût. Les partisans du havre du Bic n'ont point soumis une place directe pour y construire le quai en contemplation, s'en référant discrètement au choix qu'en fera l'ingénieur des travaux publics. M. Smith s'est servi de cette occasion pour faire lui-même choix d'un lieu, et lui donner tous les avantages que son imagination productive et inventrice a pu enfanter; mais il suffit de maintenir que, jamais les citoyens du Bic n'ont fait ce choix, pour se dispenser de combattre les données et les plans hypothétiques de M. Smith. D'ailleurs, ce monsieur se fait juge, pour ainsi dire, dans sa propre cause (celle de Rimouski), et il est mieux d'en référer à l'autorité que le gouvernement chargera d'examiner et choisir le lieu le plus propre. De cette sorte, je suis certain que je ne m'exposerai pas à commettre volontairement l'erreur qu'a commise M. Smith, de sang froid et à plaisir.

M. Smith dit encore, dans les premières lignes de la 5me page de son opuscule, " qu'un vaisseau à voile ne pourra entrer dans
" ce havre, en supposant même l'entrée sans écueils, avec le
" vent sud-ouest qui sort au bout du Cap Enragé, ou avec les
" vents du sud, de l'est et du nord-est, et avec ces vents, il fau-
" dra que les vaisseaux se rendent à un autre port de mer (serait-
" ce à Rimouski?..) pour attendre de huit à quinze jours, et
" qu'un vent plus favorable (de quel côté viendra-t-il donc?) leur
" permette d'entrer dans le havre de refuge. "

Sans doute que M. Smith ne pensait pas, lorsqu'il écrivait ces lignes, que la justice fait toujours qu'un individu se contredise lorsqu'il emploie de faux arguments pour plaider une mauvaise cause; car, plus loin, 2me ligne de la 7me page de son ouvrage, M. Smith voulant contredire les allégués d'un article du *Morning Chronicle*, du 27 février 1856, dit: " l'Ile du Bic,
" située à près de deux lieues du havre du Vieux Bic, (M. Smith
" allonge ses propres distances; voici 6 milles maintenant au
" lieu de 5, il y a un instant), ne donne d'abri qu'aux vaisseaux
" à l'ancre près de cette île; et St.-Barnabé se trouve près de
" terre à 9 milles plus bas, et la mer, poussée *par les vents de*

" *nord-est*, passe en arrière de cette île, s'élève sur les hauts
" fonds et vient frapper au Vieux Bic, (*poussée par le vent de*
" *nord-est*..) avec une violence extraordinaire et bien connue."

Ainsi, il est facile de concevoir que, si le vent de nord-est frappe aussi fort au Vieux Bic, les bâtiments n'auraient point de difficulté à y entrer, à la faveur de ce vent, comme le prétend M. Smith, à la 4me ligne de la 5me page de son opuscule. Notons bien que cette *contradiction* ne plaide pas en faveur des dispositions bienveillantes et franches à l'égard du havre du Bic, et démontre quel degré de plausibilité et de bonne foi l'on peut attacher aux arguments qu'emploient les partisans du rivage de Rimouski.

J'aimerais m'arrêter ici, assurément; car j'ai signalé suffisamment pour prouver la futilité des objections de M. Smith, contre le havre du Bic et le quai en contemplation; mais je sens que je ne puis pas laisser inaperçue la conclusion que l'on doit tirer de cette partie de son ouvrage, comprise depuis la 46me ligne de la 5me page, jusqu'à la 8me ligne de la 6me page:

" Tout l'intérieur de la baie, dit M. Smith, sera fermé aussi
" plus à bonne heure l'automne, et plus tard le printemps,
" qu'aucun autre havre dans le bas du fleuve, car le quai
" projeté, en fermant en grande partie les passages actuels (*tout*
" *cela suivant les plans fictifs de M. Smith*,) aura l'effet de rendre
" cette baie semblable à un lac avec une étroite décharge; d'y
" protéger la formation des glaces au premier froid d'automne, et
" de les retenir bien tard le printemps (l'eau salée y étant
" devenue douce? voir page 10, ligne 26, opuscule de M.
" Smith), jusqu'à ce qu'elles soient fondues par l'ardeur du
" soleil, car ni la mer ni les vents ne pourront les y briser."

" Dans ce havre proprement dit, qui servira seul de passage
" pour vider et remplir, au flux et au reflux de la mer, cette grande
" baie dans laquelle se jettent deux rivières (toutes deux bien
" moins fortes que celle de Rimouski), il y aura un courant
" rapide comme dans la décharge d'une écluse, et aucun vaisseau
" ne pourra s'y tenir en sûreté lorsque la mer charroiera des
" glaçons."

Oh! assurément l'écrivain a voulu jouer une farce, ici. Comment? M. Smith, en premier lieu, veut que le quai forme le havre du Bic en une espèce de lac où les glaces se formeront de bonne heure l'automne, et seront retenues tard le printemps, " jusqu'à ce qu'elles soient fondues par l'ardeur du soleil, *parce* " *que ni la mer ni les vents ne pourront les briser;*" et il prétendrait qu'il n'y aurait pas d'abri pour les vaisseaux, dans un tel havre? (!) et, tout à coup, ne voilà-t-il pas notre même argumentateur qui arrache ces glaces " *de l'ardeur du soleil*," trop lent dans son travail, et les livre à " un courant d'écluse" qui, en les charroyant à la mer, va en pourfendre les vaisseaux qui se seront si témérairement abrités dans ce havre?.... Ah! pauvre raison humaine, où vas-tu donc de nos jours?.... Hélas! l'intérêt ma-

tériel et particulier est donc, trop souvent pour toi, la fatale pierre d'achoppement contre laquelle tu viens te heurter, chanceler et tomber; pour rouler ensuite mollement dans ce labyrinthe dont tous les sentiers conduisent à un abîme?....

Je prie le lecteur de ne pas se rebuter, et de suivre encore un instant M. Smith, dans l'analyse qu'il fait du certificat donné par le capitaine Bayfield, au sujet du havre du Vieux Bic, et dont une copie se voit dans ce petit opuscule.

" D'ailleurs, dit M. Smith, M. Bayfield parle d'un quai con-
" venablement placé; mais il n'en mentionne pas la longueur,
" ni le coût. Il semble aussi avoir eu plus particulièrement en
" vue le commerce local, car aussitôt après avoir mentionné un
" havre de refuge *pour les vaisseaux en détresse*, il ajoute que ce
" quai offrirait un lieu sûr et commode pour les vapeurs et
" autres vaisseaux côtiers employés au transport des passagers
" et des produits de la campagne entre les paroisses d'en bas de
" Québec. M. Bayfield ne paraît pas avoir voulu recommander
" ce lieu pour le *terminus* d'un chemin de fer, etc., etc."

Je ne vois pas quelle lacune cela laisse dans la valeur et l'authenticité de ce certificat, de ce que le capitaine Bayfield n'ait point mentionné la longueur et le coût d'un quai au Bic. Il suffit que ce monsieur ait positivement dit que le "Havre du Vieux Bic" possède des avantages supérieurs à aucune autre place sur la rive sud, au-dessus de Gaspé. L'auteur de ce certificat, sans doute plus prudent que M. Smith, n'en étant point d'ailleurs requis, ne s'est point officieusement chargé de faire ces estimés. Je dirai de plus que s'il eût été appelé à les faire, il les eût fait assurément d'une manière qui n'eût point permis à M. Smith de coucher les siens devant le public. Le capitaine Bayfield n'avait point "*particulièrement en vue le commerce local*," puisqu'il ne parle des "*vapeurs et vaisseaux côtiers*" qu'après avoir parlé "d'un havre de refuge pour les vaisseaux en détresse, généralement: *vessels in distress.*" Il n'est pas étonnant, non plus, que M. Bayfield n'ait point recommandé ce lieu pour le *terminus* du chemin de fer des Trois-Pistoles; car il est facile de concevoir que, lorsque cet officier explorait le fleuve et le golfe St.-Laurent, il n'avait pas la mission d'explorer en même temps les meilleures voies pour les lignes de chemin de fer.

Je terminerai ce chapitre, sur le havre de refuge, par la reproduction de documents qui ont été fournis, jusqu'ici, tant en faveur de Rimouski que du Bic, et en accompagnant ces documents de quelques remarques qu'ils nécessitent, pour mettre le lecteur en état de juger sainement de la question.

EN FAVEUR DE RIMOUSKI.

[Copie.]

" Nous, soussignés, pilotes et capitaines de vaisseaux pour le fleuve St.-Laurent, après avoir pris communication d'un opus-
" cule intitulé: *Havre de Refuge. Rimouski* vs. *Bic*, par James
" Smith, écr., G. C. C., certifions que tous les allégués et les
" observations y contenus sur le havre de Rimouski et du Bic,
" sont vrais et corrects; que jamais le havre du Bic ne pourra
" offrir à la navigation les conditions nécessaires et indispensa-
" bles à un havre de refuge, vu la difficulté qu'il y a, pour y
" entrer et en sortir, ses limites étroites et les dangers auxquels
" les vaisseaux y seront exposés; au lieu que le havre de
" Rimouski, avec les améliorations proposées par l'auteur, formera
" un bon port de mer qui réunira tous les avantages qu'il sera
" possible d'obtenir dans aucun lieu en bas de Québec pour un
" havre de refuge.

(Signé):

JOSEPH POULIOT, Pilote,	ANSELME CÔTÉ, Pilote,
JOSEPH LAVOIE, Pilote,	HILAIRE JAUVIN, Pilote,
HENRI LAVOIE, Pilote,	BENJAMIN PINEAU, Pilote,
OCTAVE LAVOIE, N. G.,	JOHN LAVOIE, Père, Pilote,
CHS. CHOUINARD, Père, Pilote,	SILVESTRE CÔTÉ, Pilote,
CHS. CHOUINARD, Fils, Pilote,	PETER ROSS, Pilote,
LOUIS M. LAVOIE, Pilote,	CYPRIEN RAYMOND, Pilote,
AMABLE ST.-LAURENT, Pilote,	REGULE BONNEVILLE, Pilote,
EUSTACHE DORION,	JOHN LAVOIE, Navig.,
ISIDORE RIOUX, Nav. G.,	CHARLES RUEST, Nav. G.,
FÉLIX CHOUINARD, Navig.,	PIERRE PROUX, Fils, Navg.,
PIERRE PROUX, Père, N. G.,	JOHN ST.-PIERRE, Navig.,
PIERRE DRAPEAU, Nav.,	CHS. FORTIN, Ex-pilote."

" Chacun, dit-on, prêche pour sa paroisse: " voilà ce qu'ont fait ces quelques pilotes et navigateurs, qui sont tous établis dans les limites de Rimouski, et je n'aurai point la rigidité de leur en faire un crime. Néanmoins, il est bon de faire remarquer que deux des pilotes qui ont signé ce certificat, messieurs S. Côté et Peter Ross, l'ont fait bien inconsidérément et à l'encontre de faits qu'ils n'ignorent pas. M. S. Côté ne pensait probablement pas alors que tout le monde sait qu'il est le même individu qui, durant l'hiver 1843–44, était gardien du vaisseau qui était entré, l'automne précédente, au fond de la baie du Bic, chargé de bois et y brûla accidentellement. De même, M. Peter Ross ne songeait pas que, lorsqu'il entra dans le havre du Bic, en décembre 1853, avec le brick " Harrie Wilde, " de Liverpool, capitaine James Farley, contre le gré de celui-ci, vu la saison avancée, il fut connu qu'il quitta (lui M. Ross) ce vaisseau à l'en-

trée du havre, parce que le capitaine prétendait ne pas vouloir y hiverner et persistait irraisonnablement à poursuivre sa route vers Québec ; et qu'après le départ de M. Ross du bord de ce vaisseau, le capitaine lui-même pilota et entra son bâtiment au fond du havre du Bic, à l'embouchure de la rivière du sud-ouest où il hiverna heureusement, et d'où M. Ross vint l'en sortir de bonne heure le printemps suivant.

EN FAVEUR DU BIC.

[Copie.]

" Je certifie, par le présent, qu'à mon avis le havre du Vieux " Bic possède les avantages nécessaires à la construction d'un " quai préférablement à tout autre endroit sur le côté sud de la " rive du St.-Laurent, au-dessus de Gaspé.

" Convenablement placé et construit, un quai en cet endroit " *serait un havre de refuge pour les vaisseaux en détresse et serait un* " *abri sûr dans tous les temps de la marée* pour les steamers et vais- " seaux de cabotage employés au transport des voyageurs, des " produits du pays et des marchandises, entre les paroisses d'en bas " de Québec.

" Donné sous mon seing, à bord du vaisseau d'exploration " *Guilnare*, ce 25 août 1852.

(Signé) " HENRY W. BAYFIELD,

" Capitaine R. N. en exploration dans le golfe St.-Laurent. "

Que peut-on opposer à ce certificat venant d'un officier dont les talents et le discernement si bien connus n'apportent aucune source de doute? Rien, absolument rien ; si ce n'est les objections futiles de M. Smith, que j'ai déjà réfutées. Mais voici encore un document de poids, fourni à l'Assemblée Législative avec le certificat plus haut:

[Copie.]

" Les soussignés, pilotes pour le fleuve St.-Laurent, et autres, " résidant à Québec, recommandent fortement la construction " d'un quai au havre du Vieux Bic, tel que recommandée par le " certificat du capitaine Bayfield, M. R., datée le 25 août 1852, " et dont copie est ci-annexée.

" PIERRE GOURDEAU, S. P.
Et 50 autres.

" Les soussignés ont signé en ma présence.

" JAC. AUGER, N. P. "

Ainsi, d'un côté nous voyons que, si Rimouski a 16 pilotes en sa faveur, parce qu'ils y sont résidents, de l'autre nous voyons que le Bic compte aussi 50 pilotes, de Québec, que l'on ne peut reprocher d'être guidés par des intérêts particuliers, et parmi lesquels figure M. le Surintendant de cette classe. De ce dernier fait, je conclus que si la science de tous les pilotes du fleuve St.-Laurent est la même, il n'en est pas ainsi de leur expérience et de leur habileté, puisque les pilotes de Rimouski ne se sentent point capables d'entrer et sortir les vaisseaux dans le havre du Bic, et que ceux de Québec s'en reconnaissent habiles; ce qui, d'ailleurs, est incontestablement établi par leurs certificats ci-dessus.

UN PETIT MOT

SUR

LE CHEMIN DE FER DES TROIS-PISTOLES.

Lorsqu'en commençant ce petit opuscule, je me suis proposé de dire un mot sur le chemin de fer des Trois-Pistoles, ce n'était point dans le but de détailler tous les avantages que doit procurer aux deux sections de la province, cette ligne de chemin, si, surtout, elle vient se lier, avec la navigation océanique, à un bon port de mer. Le but vers lequel tend l'entreprise de cette voie ferrée est bien connu de tout le public devant lequel, maintes fois déjà, on a discuté et approfondi toute l'importance de cette voie de communication qui doit, avec la navigation d'outre-mer, rapprocher notre continent des principaux ports de l'Europe, et alimenter, sans interruption, le commerce tant de l'extérieur que de l'intérieur. D'ailleurs, chacun sait que l'importance de ce chemin de fer, se reliant à un bon port de mer dans le Bas-St.-Laurent, se résume dans les quatre considérations principales qui suivent:—

1° La prolongation de la saison de la navigation, en rapprochant les communications et les prévenant contre les inconvénients du printemps et de l'automne ;

2° Le commerce constant, par une voie courte, expéditive et sûre, des produits des deux parties du Canada et des marchandises de l'Europe ;

3° Retrancher la course des vaisseaux entre Québec et le bas du fleuve, durant les périlleuses saisons du printemps et de l'automne, et les exempter ainsi des frais de pilotage, de touage, etc., et par là diminuer le taux des assurances ;

4° Multiplier aussi les voyages des vaisseaux d'outre-mer en leur offrant un port à 150 milles en bas de Québec; c'est-à-dire, les exempter de la navigation la plus longue et la plus difficile du St. Laurent, en printemps et en automne ;

5° Enfin, la réduction des prix du fret.

Je n'entrerai certainement pas dans les détails qui ressortent de ces cinq principales considérations, car je sens que j'ai déjà dépassé les limites du cadre que je m'étais proposé en commençant ce petit opuscule; et je me contenterai de donner un seul coup de pinceau pour corriger le tableau que M. Smith, auteur du pamphlet " Rimouski *vs.* Bic," a fait du Bic sur la question du chemin de fer.

M. Smith, qui ne connaît le Bic que pour y être passé quelquefois, comme bien d'autres étrangers, n'en a consideré que le " *beau,*" " *le pittoresque*" *et* " *le grandiose des montagnes,*" et n'en parle que comme un touriste. Frappé des beautés que la nature s'est plu de jeter partout au Bic, " *les contemplations du poëte, de* " *l'écrivain, et les méditations du solitaire*" ont absorbé l'esprit de l'écrivain peu accoutumé, peut-être, à l'aspect d'une telle scène; et, sans avoir jeté un regard particulier, il croit que le site du Bic ne peut convenir à une ville d'entrepôt. Certain que les arguments qu'il a employés, pour marquer les avantages du havre du Bic, ne sauraient être suffisants pour étouffer la vérité, l'auteur s'est dit: les montagnes du Bic m'aideront, et je m'en servirai pour défigurer le site de cette localité et la faire répugner à l'opinion publique. Cependant, sachant que, pour rendre le chemin de fer jusqu'à Rimouski, il faut le passer par les " *montagnes*" " *les rochers,*" *les gorges profondes et les coulées étroites,*" etc., M. Smith ne combat pas la possibilité d'y passer le chemin, mais il s'est limité à la simple tâche de vouloir persuader le public qu'on ne saurait pouvoir trouver un lieu assez vaste et propre pour le terminus, et voici ce qu'il dit à ce propos :

" Les îles, à l'entrée du havre, ne sont que des rochers escarpés.
" La difficulté d'y faire parvenir un chemin de fer en lui faisant
" suivre les étroites sinuosités des gorges qui y conduisent, fut-
" elle vaincue, il faudra encore pouvoir y trouver un lieu assez
" vaste et convenablement situé pour le terminus. "

Il faut être bien peu réfléchi pour oser lancer ainsi, à la publicité, des données hypothétiques enfantées par l'espoir de préjuger l'opinion publique, de gagner la sympathie des personnes étrangères au lieu, et surtout celle des membres du Haut-Canada. Je ne veux point mortifier l'auteur, avocat de la cause

de Rimouski, mais je ne puis m'empêcher de lui témoigner le sentiment de vraie pitié que j'éprouve, en le voyant nier la vérité avec plus de ténacité, mais avec moins de raison qu'un aveugle niant les couleurs.

Sans crainte d'être contredit par quiconque, je n'hésite pas d'avancer ici, contrairement à ce qu'en a dit M. Smith, que tout le demi-cercle du côté du midi de la baie, ou havre du Bic, est un terrein beaucoup plus propre et plus spacieux pour le terminus d'un chemin de fer, que ne l'est celui du Grand-Tronc à la Pointe-Lévi. Or, puisqu'il en est ainsi, (M. Smith n'oserait le nier une seconde fois), sied-il bien de se faire écrivain pour nier des faits de cette nature? Le lecteur verra donc, par là, quel degré de bonne foi il peut accorder à ce que dit M. Smith du site du Bic, en vue d'une ville commerciale; et c'est avec une intime confiance que j'ose espérer que le public en général, et le gouvernement en particulier, seront circonspects avant de porter jugement.

Il va sans dire que la ligne télégraphique de la Rivière-du-Loup devrait se poursuivre en même temps à ce port de mer. Et même, ceux qui connaissent le havre du Bic et qui ne sont pas sous l'influence des préjugés et des intérêts particuliers, reconnaissent tous que déjà cette ligne devrait se lier à ce havre, quoiqu'il n'y ait pas encore d'amélioration.

Quand donc la justice ressortira-t-elle, de la part du gouvernement, pour le Bic?....C'est au nouveau membre du comté de Rimouski de répondre; retrempons notre patience et espérons maintenant en silence.

FIN.